KORRESPONDENT
HANDLOWY, PRZEMYSŁOWY I ROLNICZY

Korrespondent Handlowy Przemysłowy i Rolniczy, wychodzi dwa razy na tydzień przy Gazecie Warszawskiéj.

Dnia 24 Czerwca N 49. Roku 1846

UWAGI REDENA

Co do Dróg Żelaznych, ważnych dla Handlu Europy.

(z Przeglądu Naukowego).

Wielkie drogi handlowe co do swego kierunku zmieniały się prawie w każdym z przeszłych wieków. Główne tego przyczyny były: wyszukanie dróg nowych korzystniejszych, zmiana przewagi w państwach co do potęgi ich handlowéj, otworzenie nowych miejsc ważnych dla odbytu, wreszcie polepszenia w sztuce przewozu. Dawna droga handlowa do Indyj Wschodnich przez Azję mniejszą zaniechaną została, za odkryciem drogi morskiéj około przylądka Dobréj Nadziei: ta znowu na ważności swéj traci z przyczyny drogi na między-morze Suez. Wenecjanie i Genueńczykowie główne siedlisko handlu w południowéj Europie założyli; późniéj przewaga na morzu Portugalczyków i Hiszpanów zachodni ich półwysep na czas krótki, przy wyłącznym prawie zarządzie handlu świata postawiła. Daléj Niderlandczycy otrzymali go w udziale, dopókąd dla powyższéj przyczyny, tenże przez Anglików prawie zupełnie nie został zagarnięty. — Każda podobna zmiana pociągała za sobą, jako konieczny skutek, znaczną też zmianę w kierunku przewozu towarów. Odkrycie nowych miejsc odbytu dla handlu, jak np. dawnych hiszpańskich kolonij, Australji i Chin, w równymże sposobie, ważność jednych dróg zwiększyły, innych pomniejszyły: żaden jednak wypadek tak stanowczego wpływu na nie nie wywarł, jak użycie pary do przewozu, przy pomocy dróg żelaznych. Ważną więc jest rzeczą przedstawić chociaż w ogólnym zarysie, stan teraźniejszy i przyszłość tego nowego środka kommunikacji

Dopóki przewaga handlu w rękach Anglji, Niderlandów, Francji Niemiec pozostanie, dopóki południowa i średnia część Azji, Australia i pobrzeża wschodnie Afryki spełniać będą wielkie nadzieje względem nich powzięte dla handlu, dopóty najważniejsze drogi lądowe, w kierunku od południo-wschodu do południo zachodu stały ląd Europy przecinać będą. Związek Europy z Ameryką i z pobrzeżami zachodniemi Afryki, stosownie do natury rzeczy ciągle za pośrednictwem morza odbywać się będzie, jakkolwiek czas ten zapewne nie jest daleki, w którym droga żelazna dwa wielkie oceany z sobą połączy przez między-morze Panama, albo przez Florydę i Kalifornię. Dopóki nadto droga żelazna między odnogą Perską a morzem Czarném utworzoną nie będzie, dopóty wielka droga handlowa przez między-morze Suez, żadnego nie dozna współubiegania, i Aleksandrja na długi czas zapewne zachowa pośrednictwo w handlu między Europą i Indjami. Z Hong-Kong do Aleksandrji przybywają teraz statkami parowemi w 39—42 dniach; z Kalkuty w 24—26 dniach; z Bombaj w 14—16 dniach; z Aden w 8—10 dniach. Z Aleksandrji zmierzając ku północy, a bardziéj jeszcze do ważnych portów morza północnego trzy drogi lądem, rozpoczynające się w miastach: Tryeście, Genui i Marsylji, albo droga wyłącznie morska przez ciaśninę Gibraltar, przedstawia się do wyboru. Z Aleksandrji do Tryestu potrzebują teraz statki parowe 144 do 150 godzin: z Aleksandrji do Genui 192 do 200 godzin: do Marsylji 200 do 226 godzin; z Aleksandrji zaś na Maltę, Gibraltar, Kadyx, Lizbonę, Oporto, Vigo do Southampton 384 do 480 godzin. Droga zwyczajna z Madras do Southampton, na Cejlan, Mauritius, Capstadt, St. Jago i Gibraltar, jest teraz odbywana przez statki parowe w 55—65 dniach albo w 1320—1560 w godzinach, rachując w to czas nieodzowny do zatrzymywania się. Zdaje się jednak, iż w każdym z tych kierunków wkrótce mniéj lub więcéj znaczne oszczędzenie na czasie wyniknie, szczególniéj przez dogodniejsze urządzenie kwarantan.

Przypuszczając jako ukończone wszystkie drogi żelazne, które Europę z południa ku północy, z południo-wschodu do północno-zachodu przerzynać mają, co zapewne po upływie 10 lat pokoju niezawodnie nastąpi, okaże się wówczas:

I. Że *Tryest* następne drogi żelazne dla handlu przedstawi:

1) Z *Tryestu* do *Szczecina* na Wiedeń, Wrocław, Poznań 180 mil długości; na Wieden, Oderberg, Berlin 206 mil; na Wiedeń, Pragę, Juterbogk, Berlin 209 mil. Na najkrótszéj z tych dróg przez Wrocław i Poznań, rachując po 3 i pół mili na godzinę, wraz z zatrzymywaniem się, podróż z Tryestu do Szczecina w 51 godzinach odbyć można. Z Hong-Kong do Petersburga, kończac podróż tą drogą, w 52 dniach stanąć można, gdy zwyczajna droga morska na Aleksandrją i Anglją w najkorzystniejszym razie 66 dni wymaga. Na téj jednak tyle ważnéj drodze południowo północnéj, budowa części z Wrocławia do Poznania nie jest jeszcze pewną.

2) Między *Tryestem a Hamburgiem*, 8 dróg żelaznych istnieć będzie, które jednak wiele części mają wspólnych:

a) na Lipnik, Wrocław, Berlin, 226 mil droga najkrótsza w 64 i pół godzinach mogąca być odbytą.

b) na Brun Riesa, Juterborgk, Berlin, 224 mil;

c) na Brunn, Drezno Magdeburg, Wittenberg 229 mil;

d) na Brunn, Magdeburg, Lehrte, Hamburg 231 mil.

Inne cztery drogi są w kierunku teraz używanéj na Ołomuniec, nie zaś na Brunn, a która o 7 mil jest dłuższa Przy wyborze którejkolwiek z tych dróg, najważniejszą staje się przeszkodą okrążanie przez Wiedeń: Hamburg bowiem od Tryestu jest tylko oddalonym:

a) przez Salcburg, Munich, Koburg, Kassel, Lehrte, Har-Harburg na 161 mil, czyli 46 godzin.

b) przez Salcburg, Munich, Lipsk, Magdeburg na 170 mil, czyli 48 i pół godzin;

c) przez Salcburg, Pragę, Berlin, na 184 mil tylko, czyli na 46 do 52 godzin. Tymczasem droga z 4 poprzednich najkrótsza, 64 godzin wymaga.

Życzyćby przeto należało, aby jak najprędzéj bezpośrednia koléj żelazna między Tryestem a Salcburgiem utworzoną była na 38 mil długości, a która Tryestowi wszelką wyższość zapewni w komunikacji z północno-zachodnią Europą. Droga przez Wiedeń do Salcburga 124 mil wynosi. Jeżeliby jeszcze droga żelazna między Salcburgiem a Pragą powstała wówczas przeprawa z Tryestu do Berlina na 146 mil długa, o 42 mil stałaby się mniejszą, od najkrótszéj, jaka dotychczas jest zapewnioną. Potrzeba bezpośredniego związku między Tryestem a Salcburgiem, jaśniéj się jeszcze okaże przy oznaczaniu dróg z Tryestu do Bremy, Amsterdamu, Rotterdamu i Ostendy.

3) Z *Tryestu* do *Bremen* najkrótsza droga żelazna byłaby przez Salcburg, Munich, Koburg, Kassel, Hanower, wymagałaby tylko przy długości 152 mil, do przejazdu 48 godzin Teraz istnieć mająca na Wiedeń, Brunn, Pragę, Magdeburg, Hanower o 233 milach, jest zadługą, aby handlowi przydatną być mogła.

4) Związek między *Tryestem* a *Amsterdamem*, za pomocą następnych dróg żelaznych dokonany być może:

a) na Salcburg (bezpośrednio), Augsburg, Bamberg, Kassel, Lippstadt, Wesel, Arnheim 185 mil, czyli 53 godzin;

b) na Wiedeń, Salcburg, Augsburg i t. d. 271 mil, czyli 77 i pół godzin;

c) na Salcburg (bezpośrednio) Bamberg, Moguncją, daléj Renem do Kolonji, Wesel 55 godzin.

d) na Wiedeń, Salcburg i t. d. jak przy c, 79 godzin;

e) na Brunn, Magdeburg, Minden, Wesel 80 godzin;

f) na Brunn, Hallę, Kassel, Lipstadt, Wesel 80 godzin;

g) na Wiedeń, Salcburg, Augsburg, Stutgard, Manheim, daléj Renem do Kolonji, Wesel 82 godzin.

5) Przeprawa z *Tryestu* do *Roterdamu* odbędzie się najlepiéj temi samemi drogami żelaznemi, co i do Amsterdamu: Przy Arnheim tylko drogi się rozdzielają, i odległość ztamtąd do Roterdamu będzie o kilka mil dłuższa niż do Amsterdamu.

6) Najważniejszą drogą dla *Tryestu* zapewne wkrótce stanie się droga do *Ostendy*, jako będąca w kierunku najkrótszego połączenia Aleksandrji z Londynem. Droga ta po następnych linjach odbytą być może:

a) przez Salcburg (bezpośrednio) Augsburg, Bamberg, Moguncję, (na Renie) Kolonję, Ostendę 58 godzin. Z Ostendy do Tryestu w zwyż Renu, naturalnie więcéj. Jeżeliby droga żelazna pomiędzy Moguncją a Bonn, zbudowaną była, całkowita długość drogi z Tryestu wypadłaby tylko na 189 mil, i wymagałaby do swego przebycia 54 godzin czasu;

b) przez Wiedeń, Salcburg i t. d. jak przy *a*, 82 godzin;

c) przez Salcburg (bezpośrednio), Augsburg, Bamberg, Kassel, Lipstadt, Kolonję, Ostendę 61 godzin;

d) przez Wiedeń, Salcburg i t. d. jak przy *c*, 85 godzin;

e) przez Salcburg (bezpośrednio), Augsburg, Stuttgardt, Manheim, (po Renie) Kolonją, Ostendę 60 godzin;

f) przez Wiedeń, Salcburg i t. d. jak przy e, 84 godzin.

Połączenia drogami żelaznemi na Brunn, Hallę, Kassel, i na Brunn, Magdeburg, Minden, są daleko dłuższe.

II. Ważność *Genui* jako portu pośredniego pomiędzy Wschodem a północno-zachodnią Europą, głównie od tego zależeć będzie, czy drogi żelazne zaprojektowane przez Szwajcarję, mogą być, i czyli będą uskutecznione. Droga z Genui przez Aleksandrję do Lago-Maggiore na 24 mil byłaby długą: ztamtąd na Belinzonę, Schwytz, Zurych do Bazylei 41 mil; z Bazylei do Frankfurtu nad Menem 40,8 mil: z Frankfurtu na Moguncję, Koblenz, Bonn do Kolonji 26,5 mil: z Kolonji do Ostendy 44,5 mil. Cała przeto droga z Genui do Ostendy na 177 mil długa, wymagałaby 51 godzin czasu. Na teraz zdaje się, iż drogi żelazne kosztem rządu w Sardynji tworzyć się mające, z wielkiemi drogami francuzkiemi łączyć się będą, jak np. z Genui przez Turyn, Chambery, Genewę (84 mil) w kierunku do Dijon. Przy pomocy téj drogi Genua od Paryża oddalona będzie na 174 mil, od Boulogne na 182 mil, albo 52 godzin, od Londynu na 57 godzin

III. *Marsylja* z przyczyny swéj przewagi co do handlu morza śródziemnego i wschodu, ważném czyni szczegółowe rozebranie dróg żelaznych z północą łączyć ją mających:

1. Między *Marsylją* a *Szczecinem*, najkrótsza droga żelazna będzie przez Lyon (46,6 mil), Strasburg (70 mil, Frankfurt (29 mil, Kassel (22 mil), Berlin (55 mil,; droga ta na 240 mil długa w 70 godzinach odbywać się będzie.

2. Z *Marsylji do Hamburga* na Lyon, Strazburg, Frankfurt, Kassel, Lehrte, Harburg będzie 210 mil, czyli 60 godzin.

3. *Marsylja i Amsterdam* drogą żelazną na 252 mil będą oddalone, czyli o 72 godzin. Najkrótsza ta droga przechodzi przez Paryż (116 mil), Valenciennes (68 mil), Namur, Luttich, Akwisgran (28 mil), Dusseldorf (11 mil) Wesel, Arnheim, Amsterdam (29 mil). Z Marsylji do Londynu kierunkiem tym potrzeba 106 godzin; część jednak drogi z Namur do Luttich, co do swéj budowy nie jest jeszcze pewną. Jeżeliby przedział na 17 mil długi pomiędzy Antwerpią i Utrechtem, podobnaż drogę otrzymał, przez to zmniejszyłoby się odległość między Marsylją a Amsterdamem o 28 mil; a czas przeprawy do Londynu na 98 godzin byłby zniżony.

4. *Marsylja i Antwerpia* najkrótszą drogą na Paryż i Lille, na 201 mil będą od siebie oddalone, czyli 57 godzin; droga do Londynu w 77 godzinach.

5. Najkrótsza droga z *Marsylji do Londynu* przechodzi przez Lyon, Dijon, Paryż Boulogne. Długość jéj 152 mil wynosi; czas przebycia 9 godzin.

Z powyższego przeglądu dróg żelaznych okazuje się, iż najkrótszy czas przeprawy z Aleksandrji do portów morza Baltyckiego i północnego wynosić będzie:

Na Tryest do	Szczecina . .	194	godzin
„ „	Hamburga . .	191	„
„ „	Bremen . .	197	„
„ „	Amsterdam . .	197	„
„ „	Rotterdamu . .	197	„
„ „	Ostendy . .	202	„
„	i na Ostendę do Londynu	211	„
Na Genuę do	Ostendy . .	243	„
„ „	Boulogne . .	244	„
„ „	i na Boulogne do Londynu	249	„
Na Marsylję do	Antwerpji . .	277	„
„ „	Boulogne . .	243	„
„	i na Boulogne do Londynu	248	„

Czas podróży statkami parowemi i drogą żelazną z Aleksandrji do Londynu, jest podług tego na Tryest i Ostendę, o 37 godzin krótszy niż na Marsylję i Boulogne; zawsze jednak w przypuszczeniu iż droga z Tryestu do Salcburga utworzoną będzie. – W innym razie, korzyść drogi Niemieckiéj na 13 godzin tylko zmniejsza się, albo na 17 godzin, jeżeli podróż z Moguncji do Bonn drogą żelazną odbyć będzie można.

Co do dróg żelaznych, które półwysep Pirenejski i północno zachodnią Afrykę, z okolicami morza północnego i baltyckiego łączyć mają, ważniejsze zdają się już być przez kompanje angielskie zapewnione. Do nich należą:

1) Droga z *Lisbony do Boulogne* na Madryt 72 mil, Bayonę 54 mil, Paryż 107 mil. Droga ta na 268 mil długa, poda sposobność podróż z Lisbony do Londynu odbyć w 81 godzinach, gdy teraz statkami parowemi 168 godzin potrzeba.

W podobnym sposobie zapewne niedługo, utworzy się połączenie za pomocą dróg żelaznych między *Lisboną a Petersburgiem*. Kierunek ich zdaje się będzie następny:

z Lisbony do Madrytu 72 mil (przez kompanję angielską zapewniona).

z Madrytu przez Barcelonę do granicy 90 mil (jeszcze nie była przedmiotem spekulacji).

od granicy do Lyonu 70 mil (od Narbony już zapewniona).

z Lyonu przez Dijon do Strazburga 70 mil (zapewniona).

z Strasburga przez Kehl do Frankfurtu 29 mil (w budowie).

z Frankfurtu do Kassel 22 mil (zapewniona).

z Kassel do Berlina 55 mil (w budowie i w użyciu).

z Berlina do Królewca 85 mil (zapewniona)

z Królewca do Petersburga 130 mil (jeszcze co do ważności swéj nie roztrząsana).

Całkowita droga na 623 mil długa, w 180—190 godzinach odbywanoby być mogła, gdy teraz przy największym pośpiechu 420—436 godzin potrzebują; morzem zaś na statkach parowych 360—370 godzin.

2. Z *Kadyksu* w niedalekiéj zapewne przyszłości, połączenia za pomocą dróg żelaznych, w następnych kierunkach będą miały miejsce:

a) do Madrytu 70 mil, kompanji angielskiéj odstąpiona;

b) przez Madryt do Bajonny 124 mil, przez kompanję Angielską zaprojektowana.

c) przez Bajonę do Paryża 231 mil; od Bordeaux już w budowie lub w użyciu;

d) przez Paryż do Boulogne 266 mil.

Gdy droga ta ostatnia całkowicie ukończoną zostanie, podróż z Kadyksu do Paryża wymagać będzie 66 godzin, do Londynu 81 godzin; gdy tymczasem statki parowe tę drugą drogę w 230—240 godzinach kończą.

Odległość z *Kadyksu do Hamburga* po drogach żelaznych wyniesie 392 mil, czas zatém podróży 112 godzin, gdy przez statki parowe 252 do 264 godzin. Kierunek téj przeprawy następny zapewne będzie:

a) do Madrytu mil 70;

b) z Madrytu przez Barcelonę do granicy 90 mil;

c) od granicy do Lyonu 70 mil;

d) z Lyonu do Strasburga 70 mil;

e) z Strasburga przez Kehl do Frankfurtu 29 mil;

f) z Franfurtu do Kassel 22 mil;

g) z Kassel przez Lehrte, Harburg do Hamburga 40,5 mil.

Najkrótsza odległość między Kadyksem a Szczecinem wynosić będzie 424 mil: miasta Kassel i Berlin znajdują się na jéj kierunku. Droga do Berlina 116 godzin, do Szczecina 121 godzin wymagać będzie. Na drogę morską do Szczecina statkiem parowym potrzeba około 340 godzin.

3. Połączenie morza Śródziemnego z Oceanem Atlantyckim przez drogi żelazne, nastąpi zapewne z miast *Alikanie* i *Walencji* przez Madryt do *Aviles Irun.*—Kompanie angielskie, już o ich przyznanie ubiegają się. W tymże celu służy droga francuska na 72 mil długa z *Cette* przez Bordeaux do *Teste*, w części już ukończona.

4. Najkorzystniejsze dla handlu środkowéj i południowo-wschodniéj części Europy będą drogi przez Rząd Austrjacki rozpoczęte, a które Węgry i Galicję przerzynać mają. Droga z Wiednia przez Prezburg i Peszt do Debreczyna jest zapewniona, i w części już w budowie Do drogi z Bochni do Lwowa porobione są przygotowania. Przez to jednak połowa tylko celu osiągniętą będzie, celu najważniejszego, jaki zależy na *połączeniu* przez drogi żelazne *Wiednia z ujściem Dunaju, nie dotykając granic obcych.*

Od Debreczyna równie jak z Lwowa, postępując wzdłuż rzeki, *Galacz* na 90 blisko mil jest odległy. Jeżeli więc droga żelazna będzie zbudowana, w ówczas od ujścia Dunaju do Wiednia 45 godzin potrzeba będzie, do Szczecina przez Lwów, Kraków, Wrocław, Poznań 62 godzin.

5. Powiększenie handlu Rossji od uzupełnienia dróg żelaznych już rozpoczętych lub zaprojektowanych zależeć będzie. Za główny punkt, z którego wychodzić mają drogi Rossyjskie, najważniejsze dla Zachodniéj Europy, uważa się *Odessa*, morską drogą na 40 do 50 godzin, od Konstantynopola odległa. Kierunek dróg, który ważny ten port morza Czarnego, z portami mórz północnych połączyć mają—prawdopodobnie naznaczyć można:

a) z Odessy przez Moskwę (160 mil) do Petersburga 246 mil, 70 godzin.

b) z Odessy do Szczecina przez Lwów, Warszawę, Bydgoszcz 209 mil, albo 61 godzin.

c) z Odessy do Hamburga przez Lwów, Kraków, Berlin, 251 mil, albo 72 godzin.

d) z Odessy do Amsterdamu przez Lwów, Ołomuniec, Pragę, Hallę, Kassel, Wesel 331 mil, albo 99 godzin.

e) z Odessy do Ostendy przez Lwów, Ołomuniec, Pragę, Hallę, Kassel, Dusseldorf, Akwizgran 358 mil, albo 104 godzin. Drogą tą do Londynu w 113 godzinach przybyć można, gdy zwyczajną teraz 245 do 250 godzin potrzeba, wodą zaś od 480 do 528 godzin

Cały poprzedni wykaz stosuje się tylko do wielkich dróg żelaznych, które najważniejsze miasta handlowe Europy połączyć z sobą mają; niemniéj jest ważném podać takowe, chociaż tylko najkrótsze, jakiemi większe stolice Europy złączone zostaną:

1. Z *Londynu do Paryża* przez Calais 16 godzin, przez Havre 16 godzin, przez Boulogne 15 godzin.

2. Z *Londynu do Wiednia* następnemi kierunkami:

a) przez Ostendę, Kolonję (44,5 mil), Bonn, Moguncję (22 mil) drogę jeszcze nieprzyznana, Karlsruhe, Augsburg (50 mil), Wiedeń (68 mil), razem 184 mil; czas zaś podróży z Londynu do Wiednia 61,5 godzin.

b) Przez Ostendę, Kolonję (44,5 mil), Lipstadt (25 mil), Kassel (15 mil), Bamberg (30 mil), Augsburg (24 mil, Wiedeń (68 mil), razem 206 mil; czas podróży do Wiednia 68 godzin.

c) na Boulogne, Paryż (35 mil), Strazburg (59 mil), Karlsruhe, Stutgart, Augsburg (44 mil), Wiedeń (68 mil), razem 206 mil drogi żelaznéj a czas podróży do Wiednia 64 godzin.

3. Z *Londynu do Berlina*:

a) przez Ostendę, Kolonję (44,5 mil), Elberfeld, Hagen, Minden (31,5 mil), Magdeburg (30,4 mil), Berlin (19,3 mil), razem 125,7 mil). Cała podróż z Londynu do Berlina potrzebować będzie 45 godzin czasu, gdy teraz odbywana na Hamburg 54 godzin.

b) przez Ostendę, Kolonją (44,5 mil), Elberfeld, Hagen, Lipstadt, Kassel (43,5 mil), Hallę (35 mil), Berlin (25 mil), razem 148 mil.—Czas potrzebny 51 godzin.

4. Z *Londynu do Petersburga*, na Berlin 126 mil, i drogi żelaznéj z Berlina 215 mil, razem mil 341. Czas całkowity na podróż potrzebny 107 godzin, gdy teraz statkami parowemi 180 do 192 godzin.

5. Z *Paryża do Wiednia* na Strazburg 59 mil, Karlsruhe, Stuttgard, Augsburg 44 mil, Wiedeń 68 mil, razem 171 mil albo 49 godzin.

6. Z *Paryża do Berlina* na Saarbruck 54 mil, Moguncję, Frankfurt 25 mil, Kassel, Hallę, Berlin 76 mil, razem 155 mil albo 44 godzin.

7. Z *Paryża do Petersburga* na Berlin mil 370, albo 106 godzin czasu.

8. Z *Wiednia do Berlina* dwoma kierunkami:

a) na Lipnik 27 mil; Oderberg 10 mil, Cosel 7 mil, Wrocław 16,5 mil, Frankfurt nad Odrą 37 mil, Berlin 10,75 mil razem 108 mil, albo 31 godzin czasu.

b) na Brun, Pragę (52 mil), Riesa (36 mil), Juterbock (13 mil), Berlin (8 mil), razem 109 mil albo 31 godzin.

9. Z *Wiednia do Petersburga* przez Warszawę (85 mil), z Warszawy do Petersburga 196 mil, razem 287 mil, albo 80 godzin.

10. **Z** *Berlina do Petersburga* przez Królewiec 85 mil z Królewca do Petersburga 130 mil, razem 215 mil, albo 61 godz.

(*Dokończenie nastąpi.*)

Gnilizna kartofli pojawia się i tego roku.

W numerze 144 z dnia 24 maja b. r. donosi powszechna gazeta Augsburska z Frankonji, że wysadki kartoflane posadzone na wiosnę w ziemi zwięzłéj (gliniastej) zgniły nim wzeszły, i że czém inném obsiać pole musiano; takiéj wiadomości udzielają także pisma angielskie z różnych hrabstw. Wypadek ten dowodzi, że odnowienie wysadków z nasienia staje się coraz większą koniecznością. Nie doszła nas wprawdzie z kraju żadna wiadomość, aby kartofle świeżo posadzone miały gnić na polu; lecz co się teraz nie stało, stać się jeszcze może na przyszłość. Ostrożność każe więc myślić zawczasu o wypielęgnowaniu czerstwego nasienia. Wyż wspomniona gazeta radzi Niemcom i rządy czyni na to uważnemi, aby nasienie kartofli sprowadzali z południowéj Ameryki, a mianowicie z Peruwji i Boliwji. Wschodnie obwody nie doszły do takiéj ostateczności wycieńczenia gruntów, które już nastąpiło w Niemczech, lecz obwody zachodnie, ledwo ujdą grożącéj klęsce; powinni się zatém gospodarze obwodów wschodnich zatrudniać wypielęgnowaniem nasienia kartoflanego, i dostarczać go obwodom zachodnim. Utworzy się nowa gałęź przemysłu i handlu, i nie będą przymuszeni zakupywać go od Niemców, którzy zamiast amerykańskiego sprzedawać im będą nasienie u siebie wypielęgnowane, zaród choroby w sobie mieszczące.

W fabrykacji cukru z buraków zanosi się na wielką zmianę

Temi czasy pojawił się nowy wynalazca w fabrykacji cukru z buraków; a za niezawodność tego co tu niżéj powiemy, ręczy jeden znajszanowniejszych i najznakomitszych domów handlowych w Prusach:

Oto, w skutek tego wynalazku, fabryki cukru będą musiały zarzucić swoje dotychczasowe metody, a z niemi wszelkie dotąd używane, choćby najdoskonalsze aparaty. Nowo wynaleziona metoda jest prosta, daleko korzystniejsza i co do swéj wartości praktycznie sprawdzona. Korzyści jéj są następujące:

1. Do codziennego przerobienia np. 300 cetnarów buraków, nie potrzeba jak tylko budynku nie piątrowego, na 10 sążni długiego a 6 sążni szerokiego, albowiem ta metoda nie potrzebuje wcale owych obszernych dotąd używanych piątr, na tysiące form glinianych lub żelaznych.

2. Koszta założenia i urządzenia takiéj fabryki nie wynoszą więcéj jak 26,000 zr. m. k.

3. Czyszczenie *defekacja* soku burakowego, również odparowanie i zagęszczenie syropu odbywa się w tak zwanéj próżni, to jest z niedopuszczeniem powietrza atmosfery znego, którego wpływ, jest jak wiadomo, bardzo szkodliwy. Ta manipulacja urządzona jest w ten sposób, iż sok od samego wydobycia go z buraków aż do dostania się do naczyń krystaliz cyjnych, ciągle jest w ruchu, przelewając się nieustannie w aparat, a masa cukrowa krystalizująca się, również w odpowiednym stosunku ciągle z aparatu wychodzi.

4. W kilka dni po wydobyciu cukru z buraków, może tenże iść w handel, bo jest całkiem suchy, twardy, i w kostkach czyli sześcianach ważącybh od 1/4 fun. do 20 funtów.

5. Cukru kleistego *Schleimzucker* nie się przytém nie tworzy.

6. Uzyskuje się najmniéj 6 procentu dobrego, w handel iść mogącego cukru.

7. W porównaniu z najlepszą z dotychczasowych metod, oszczędza się przy téj nowéj metodzie połowę robotników a 3 część paliwa.

Powyższe podanie umieszczone jest w *Pesther Zeitung* przez Dr. Ludwika Gall w Peszcie przebywającego, do którego też każdego, kogo to obchodzi odsyłamy.

WIADOMOŚCI HANDLOWE

ZBOŻE.

Londyn z 12 czerwca. Nieprzyjaźne wystąpienie stronnictwa wigoskiego przeciw gabinetowi, wywołało niejaką wątpliwość względem dalszego życia gabinetu sir Roberta Peel, i naturalnie się pytają wszyscy, czy bill zbożowy daléj poprowadzony będzie gdyby R. Peel od władzy odstąpił. Powszechnie mniemano że ministrowie przy drugiém odczytaniu bilu przymusowego będą w mniejszości, a gdyby bill zbożowy zaraz po nim miał być przedstawiony, środek ten mógłby łatwo nie utrzymać się. Jednakże uważamy sir R. Peel za tak dobrego taktyka, i sądzimy że on wszystkie trudności swojego położenia zbyt dobrze rozstrząsnął, abyśmy się lękać mogli, że nie zdoła przeprowadzić wielkiego środka handlowéj polityki swojéj. Uważamy to, jak powiedzieliśmy za nader niezgodne z prawdą; a że na wczorajszém posiedzeniu Izby Wyższéj, opozycja ograniczała się tylko na wniosku aby nowa skala stale utrzymać się mogła, dla tego mniemają w dobrze zawiadomionych salonach, że bill zbożowy przejdzie i zapewne w ośm lub dziesięć dni w wykonaniu wprowadzonym będzie.

Lubo już ceny pszenicy, skutkiem bliskiego otworzenia portów i składów pod kluczem, jakoteż nadzwyczajnéj pięknéj pogody, znacznie nisko stoją jednakowoż nie ma żadnéj pewności, czy składy pod kluczem pierw użyte być będą mogły nim nowe zboże w obrot wejdzie, a każda okoliczność, mogąca otworzenie tych składów opóźnić, wywoła teraz znaczne bardzo podniesienie w wartości krajowéj pszenicy, gdyż w obecnych stosunkach i okolicznościach dowozy od gospodarzy wiejskich niezmiernie zeszczuplały, a grożąca konkuncja dwóch miljonów kwarterów nie skłoniła ich wcale, do pozbycia się jak można najrychlejszego zapasów, łatwo też wznieść można jakie wynikną następstwa, jeżeli konsumcja dłużéj jeszcze opierać się będzie na wewnętrznych zapasach.

KURS GIEŁDY WARSZAWSKIÉJ.

Dnia 23 Czerwca 1846 roku.		żądają R. s.	żądają k	dają R. s.	dają k.
1. WEXLE.					
Berlin 100 talarów	2 M.	93	90	—	—
Gdańsk 100 talarów	2 M.	—	—	93	—
Hamburg 300 b.m. k.	2 M.	141	45	141	—
Londyn funt sterlin.	3 M.	—	—	6	40
Lipsk 100 talarów	2 M.	—	—	—	—
Mokswa 100 rub. sr.	1 M.	100	50	—	—
Petersburg ditto.	1 M.	101		—	—
Paryż 300 franków	2 M.	75	75		—
Wiedeń 150 złr.	2 M.	96	97	—	—
Wrocław 100 talar.	2 M.	—	—	—	—
2. MONETY.					
Rossyjskie Imperjały		—	—	—	—
Holendr. dukaty nowe		—	—	—	—
ditto stare ważne		—	—	—	—
Fr. drychsdory Pruskie		—	—	—	—
Rossyjskie assygnaty		—	—	—	—
Austryjackie bilety bankowe za 150 złr.		—	—	—	—
3. PAPIERY.					
Obligi Skarbowe za 100 Rs.		—	—	—	—
„ „ 4% za 100 r. s.		—	—	—	—
Listy zastawne białe daw. bez kup. (*)		—	—	—	—
„ „ nowe za 100		14	85	14	82
Obligacje udziałowe na 300 złp.		—	—	—	—
Obligacje cząstkowe na 500 złp.		—	—	—	—
Certyfikaty Banku lit. B na 200 złp.		—	—	—	—
Serje wylosow. lit. na złp. —		—	—	—	—
Dowody Kom. Centr. Likwidac. za 100 złp.		3	30	—	—

(*) Wartość kuponu kop. 1½